Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 23.

(Nr. 5242.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Nassau über die zwischen Cöln und Gießen und zwischen Coblenz und Wetzlar zu erbauenden Eisenbahnen. Vom 8. Februar 1860.

Seine Königliche Hoheit der Regent, Prinz von Preußen, im Namen Sr. Majestät des Königs von Preußen, und Seine Hoheit der Herzog von Nassau, in dem Wunsche übereinstimmend, die beiderseitigen Staatsgebiete durch Eisenbahnen in nähere Verbindung zu bringen, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Regent, Prinz von Preußen:

Allerhöchstihren Regierungspräsidenten Eduard v. Möller, Ritter des Rothen Adlerordens zweiter Klasse mit Eichenlaub, Komthur des Königlichen Hausordens von Hohenzollern, Kommandeur des Civilverdienst-Ordens vom Niederländischen Löwen, Kommandeur zweiter Klasse des Königlich Hannoverschen Guelphenordens, Komthur erster Klasse des Großherzoglich Hessischen Verdienstordens Philipps des Großmüthigen;

Seine Hoheit der Herzog von Nassau:

Höchstihren Kammerherrn und Regierungspräsidenten Freiherrn Heinrich v. Wintzingerode, Komthur erster Klasse des Verdienstordens Adolphs von Nassau, Ritter des Königlich Preußischen Johanniterordens;

welche nach vorhergegangener Verhandlung, unter dem Vorbehalt der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Herzoglich Nassauische Regierung verpflichten Sich gegenseitig, den Bau von Eisenbahnen

1) von Cöln über Siegburg, Betzdorf, Burbach, Dillenburg und Wetzlar nach Gießen, und

Ausgegeben zu Berlin den 14. Juli 1860.

2) von Ehrenbreitstein über Lahnstein, das Lahnthal hinauf nach Wetzlar, zum Anschlusse an die unter 1. genannte Bahn,

zu gestatten und zu fördern.

Die unter 2. genannte Bahn soll mittelst einer festen Brücke über den Rhein in Coblenz in unmittelbare Schienenverbindung mit der Eisenbahn von Cöln nach Bingen gebracht werden.

Artikel 2.

Die Herzoglich Nassauische Regierung wird der in Cöln domizilirten Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, welcher Seitens der Königlich Preußischen Regierung bereits die Konzession für die Eisenbahn von Cöln nach Gießen innerhalb ihres Gebietes ertheilt ist, auch Ihrerseits die Konzession zum Bau und Betrieb der im Herzogthum Nassau belegenen Strecke der genannten Bahn alsbald nach der Ratifikation dieses Vertrages nach Maaßgabe desselben und unter Verleihung des Expropriationsrechts für die erforderlichen Grundstücke ertheilen. Es wird dafür Sorge getragen werden, daß die Cöln-Gießener Eisenbahn von der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft in thunlichst kurzer Frist und längstens binnen vier Jahren nach der Ratifikation dieses Vertrages vollendet werde.

Artikel 3.

Von der Eisenbahn von Ehrenbreitstein nach Wetzlar soll

1) die Strecke von Ehrenbreitstein bis Oberlahnstein von der in Cöln domizilirten Rheinischen Eisenbahngesellschaft, und

2) die Strecke von Oberlahnstein bis Wetzlar von der Herzoglich Nassauischen Regierung

gebaut und in Betrieb genommen werden.

Für die unter 1. genannte Bahnstrecke werden die hohen kontrahirenden Regierungen, Jede innerhalb Ihres Gebietes, der Rheinischen Eisenbahngesellschaft alsbald nach der Ratifikation dieses Vertrages nach Maaßgabe desselben und unter Verleihung des Expropriationsrechts für die erforderlichen Grundstücke die Konzession ertheilen. Jede der kontrahirenden Regierungen wird der Gesellschaft für das innerhalb ihres Staatsgebietes verwendete Anlagekapital eine näher vereinbarte Zinsgarantie gewähren.

Auf den von der Herzoglich Nassauischen Regierung auszuführenden Bau und Betrieb des Preußischen Theiles der vorstehend unter 2. bezeichneten Bahnstrecke sollen die Bestimmungen des Königlich Preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838. (Gesetz-Sammlung für die Königlich Preußischen Staaten für 1838. S. 505. bis 516.) Anwendung finden, soweit dieselben nicht durch diesen Vertrag abgeändert werden, und mit Ausschluß

der

der §§. 1. 2. 3. 6. 7. 21. 26. bis 35. 37. 39. bis 42. 46. bis 49. und des Schlußsatzes des §. 24.

Die Eisenbahn von Ehrenbreitstein bis Wetzlar soll spätestens vier Jahre nach der Ratifikation dieses Vertrages vollendet sein.

Artikel 4.

Die feste Rheinbrücke bei Coblenz, sowie die Schienenverbindung nach dem Bahnhofe in Coblenz, wird von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft ausgeführt werden. Die Königlich Preußische Regierung wird dafür Sorge tragen, daß diese Anlagen spätestens sechs Jahre nach der Ratifikation dieses Vertrages vollendet sind.

Artikel 5.

Die Punkte, wo die Eisenbahnen die Landesgrenzen überschreiten werden, sollen auf Grund der von den betreffenden Eisenbahn-Bauverwaltungen auszuarbeitenden Projekte, nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende technische Kommissarien, näher bestimmt werden.

Artikel 6.

Die Genehmigung und Feststellung der Bauprojekte innerhalb jedes Staatsgebietes bleibt der betreffenden Regierung überlassen.

Artikel 7.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahnen soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen überall gleichmäßig vier Fuß acht und einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Auch im Uebrigen sollen die nach diesem Vertrage zu bauenden Eisenbahnen und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichmäßigen Grundsätzen gebaut werden, daß letztere nicht nur von der einen Bahn zur anderen, sondern auch von und nach den Nachbarbahnen ungestört übergehen können.

Artikel 8.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der das Königlich Preußische und beziehungsweise das Herzoglich Nassauische Gebiet durchschneidenden Bahnstrecken Sr. Majestät dem Könige von Preußen und beziehungsweise Sr. Hoheit dem Herzoge von Nassau ausschließlich vorbehalten.

Artikel 9.

Die hohen Regierungen werden zur Handhabung des Ihnen über die Bahnstrecken in Ihren Gebieten zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechts beständige

dige Kommissarien bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu den Eisenbahnverwaltungen in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, welche nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Landesbehörden geeignet sind.

Artikel 10.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts der Königlich Preußischen und der Herzoglich Nassauischen Regierung über die in Ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken und den darauf stattfindenden Betrieb verbleibt die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über die den Betrieb auf einzelnen Strecken führenden Eisenbahngesellschaften oder Eisenbahnverwaltungen im Allgemeinen und deren Geschäftsführung derjenigen Regierung, in deren Gebiete dieselben ihren Sitz haben.

Artikel 11.

Die Eisenbahnverwaltung, welche außerhalb des Gebietes ihrer Regierung eine Eisenbahnstrecke baut und beziehungsweise in Betrieb nimmt, hat wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Anlage und beziehungsweise des Betriebes dieser Bahnstrecke gegen sie erhoben werden möchten, sich der Gerichtsbarkeit und den Gesetzen desjenigen Landes zu unterwerfen, in welchem die Bahnstrecke liegt.

Artikel 12.

Die Aufsichts- und Betriebsbeamten sind auf Präsentation der den Betrieb führenden Bahnverwaltung bei den betreffenden Behörden derjenigen Regierung in Pflicht zu nehmen, in deren Gebiete sie stationirt sind.

Artikel 13.

Die Genehmigung der Fahrpläne und Tarife soll derjenigen Regierung vorbehalten bleiben, in deren Gebiete die betreffende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat. Es sollen in passender Verbindung mit den Zügen der anschließenden Bahnen täglich mindestens drei direkte Personenzüge ohne anderen als den durch den Betrieb bedingten Aufenthalt auf den Stationen hin und zurück zwischen Cöln und Gießen und zwischen Coblenz und Gießen stattfinden.

Die Tarifsätze für die in den beiderseitigen Gebieten belegenen Bahnstrecken sollen nach gleichen Grundsätzen festgestellt und mit denen der benachbarten Bahnen in ein angemessenes Verhältniß gebracht werden.

Artikel 14.

Zwischen den beiderseitigen Unterthanen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, nament-

namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 15.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu beiderseits kompetenten Behörden in Gemäßheit der für jedes Staatsgebiet besonders zu publizirenden Bahnpolizei-Reglements nach übereinstimmenden Grundsätzen gehandhabt werden.

Artikel 16.

Die Fahrzeuge für die in Rede stehenden Bahnen, einschließlich der Dampfwagen, bedürfen nur der von Einer der hohen Regierungen zu veranlassenden Prüfung, und ist eine Genehmigung Seitens der anderen hohen Regierung nicht erforderlich.

Artikel 17.

Beide Regierungen sind darüber einverstanden, daß die wegen Handhabung der Paß- und Fremdenpolizei bei Reisen mittelst der Eisenbahnen unter Ihnen theils schon bestehenden, theils noch zu verabredenden Bestimmungen auch auf die in Rede stehenden Eisenbahnverbindungen Anwendung finden sollen.

Artikel 18.

Die Regulirung des Postbetriebes auf der Nassauischen Strecke der Eisenbahn von Cöln nach Gießen und auf der Preußischen Strecke der Eisenbahn von Coblenz nach Wetzlar bleibt der besonderen Vereinbarung vorbehalten.

Artikel 19.

Die hohen kontrahirenden Regierungen behalten Sich eine besondere Vereinbarung über die Anlage und den Betrieb von elektro-magnetischen Telegraphenlinien an den Eisenbahnen von Cöln nach Gießen und von Coblenz nach Wetzlar vor, deren Bestimmungen für die betreffenden Eisenbahngesellschaften bindend sein sollen.

Artikel 20.

Rücksichtlich der Benutzung der Eisenbahnen von Cöln und von Coblenz nach Wetzlar zu Zwecken der Militairverwaltung ist man über folgende Punkte übereingekommen:

1) Für alle Transporte von Militairpersonen oder Militaireffekten, welche für

für Rechnung der Königlich Preußischen oder der Herzoglich Nassauischen Militairverwaltung auf der Cöln-Gießener oder der Coblenz-Gießener Eisenbahn bewirkt werden, wird den beiderseitigen Militairverwaltungen hinsichtlich der Beförderungspreise völlige Gleichstellung zugesichert, dergestalt, daß die Zahlung dafür an die Eisenbahnverwaltung nach ganz gleichen Sätzen erfolgen soll.

2) Wenn in Folge etwaiger Bundesbeschlüsse oder anderer außerordentlicher Umstände auf Anordnung der Königlich Preußischen oder der Herzoglich Nassauischen Regierung größere Truppenbewegungen auf den mehrgedachten Eisenbahnen stattfinden sollten, so liegt der Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung ob, für diese und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie von Militaireffekten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergleichen Transporte alle Transportmittel, die der ungestört fortzusetzende regelmäßige Dienst nicht in Anspruch nimmt, zu verwenden und, soweit thunlich, hierzu in Stand zu setzen, nicht minder die mit Militairpersonen besetzten und die mit Militaireffekten beladenen, von einer anstoßenden Bahn kommenden Transportfahrzeuge auf die eigene Bahn, vorausgesetzt, daß diese dazu geeignet sind, zu übernehmen, auch mit den disponiblen Lokomotiven weiter zu führen. Die Leitung aller solcher Transporte bleibt jedoch lediglich dem Dienstpersonale der betreffenden Eisenbahnverwaltung überlassen, dessen Anordnungen während der Fahrt unbedingt Folge zu leisten ist.

Hinsichtlich des an die Eisenbahnverwaltungen zu entrichtenden Fahrgeldes tritt, wie unter 1., eine völlige Gleichstellung der beiderseitigen Militairverwaltungen ein.

3) Die hohen kontrahirenden Regierungen sind übrigens darüber einverstanden, daß einer jeden auf der in Rede stehenden Eisenbahn durch das Gebiet des anderen Theils zu bewirkenden Truppensendung die herkömmliche Anzeige und Vernehmung mit der betheiligten Regierung binnen angemessener Frist vorhergehen müsse.

Im Falle außerordentlicher Dringlichkeit, wo ohne Gefährdung des Zweckes eine vorgängige Vernehmung mit der betheiligten Regierung nicht zu bewirken sein würde, wollen jedoch die hohen kontrahirenden Regierungen es geschehen lassen, daß von dieser Anzeige und Vernehmung ausnahmsweise abgesehen werde, wogegen auch in solchen Fällen der Absendung der Transporte unter allen Umständen eine Anzeige an die betheiligte Regierung oder an die nach Befinden deshalb mit Anweisung zu versehenden betreffenden Provinzialbehörden vorangehen soll.

Artikel 21.

Von den innerhalb des Herzogthums Nassau gelegenen Bahnstrecken der

Cöln-

Cöln=Gießener und der Ehrenbreitstein=Oberlahnsteiner Eisenbahn und von den innerhalb des Königreichs Preußen gelegenen Bahnstrecken der Oberlahnstein=Wetzlarer Eisenbahn sollen als Konzessionsabgaben und Aequivalent für die Gewerbesteuern keine höheren Abgaben erhoben werden, als sich nach dem Königlich Preußischen Gesetze über die Eisenbahnabgabe vom 30. Mai 1853. dafür ergeben, dadurch auch jede weitere Besteuerung des Unternehmens mit Ausnahme der Grundsteuer nach den bestehenden Gesetzen ausgeschlossen werden.

Den nach obigem Gesetze zu ermittelnden jährlichen Abgabebetrag für die Cöln=Gießener und die Ehrenbreitstein=Oberlahnsteiner Eisenbahn stellt die Königlich Preußische Regierung, und denjenigen für die Oberlahnstein=Wetzlarer Eisenbahn die Herzoglich Nassauische Regierung fest; er wird

1) bezüglich der Cöln=Gießener Eisenbahn auf die Längenmeilen dieser ganzen Bahn,
2) bezüglich der Eisenbahnstrecke von Ehrenbreitstein nach Oberlahnstein auf die Längenmeilen dieser Strecke, und
3) bezüglich der Bahnstrecke von Oberlahnstein nach Wetzlar auf die Längenmeilen dieser Strecke

gleichmäßig repartirt und hiernach die auf die beiderseitigen Gebietsstrecken fallenden Antheile berechnet.

Diese Antheile sind sofort nach der Feststellung, worüber Sich die beiderseitigen hohen Regierungen Mittheilungen zugehen lassen werden, an die beiderseits zu bezeichnenden Einnahmestellen abzuführen, und zwar bezüglich der Strecke ad 1. von der Cöln=Mindener Eisenbahngesellschaft, bezüglich der Strecke ad 2. von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und bezüglich der Strecke ad 3. von der Herzoglich Nassauischen Eisenbahnverwaltung.

Artikel 22.

Nach vollendeter Amortisation der Aktien der Cöln=Mindener, beziehungsweise der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, geht das Eigenthum der auf Nassauischem Gebiete gelegenen Strecken der Cöln=Gießener, beziehungsweise der Ehrenbreitstein=Oberlahnsteiner Eisenbahn, auf die Königlich Preußische Regierung über, welche sodann die mit diesem Eigenthum verbundenen Verpflichtungen übernimmt.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung Sich entschließen sollte, vor Beendigung der gesetzlichen und statutenmäßigen Amortisation der Aktien der Cöln=Mindener, beziehungsweise der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, das Cöln=Mindener, beziehungsweise das Rheinische Eisenbahn=Unternehmen, oder auch die Cöln=Gießener, beziehungsweise die Ehrenbreitstein=Oberlahnsteiner Bahn, allein anzukaufen, wird die Herzoglich Nassauische Regierung zu dem Ankaufe der auf Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecken durch die Königlich Preußische Regierung Ihre Zustimmung nicht versagen.

Die Herzoglich Nassauische Regierung behält Sich jedoch das Recht vor, nach

nach Ablauf von dreißig Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, oder auch später, die in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecken gegen Erstattung der Anlagekosten in Eigenthum zu übernehmen.

Dasselbe behält Sich die Königlich Preußische Regierung bezüglich der Bahnstrecke von Wetzlar bis zur Grenze oberhalb Weilburg vor.

Artikel 23.

Sollte in Folge der Bestimmungen des Artikels 22.

1) das Eigenthum der Nassauischen Strecke der Cöln-Gießener Eisenbahn auf die Herzoglich Nassauische Regierung, oder
2) das Eigenthum der Preußischen Strecke der Oberlahnstein-Wetzlarer Eisenbahn auf die Königlich Preußische Regierung, oder
3) das Eigenthum der Nassauischen Strecke der Ehrenbreitstein-Oberlahnsteiner Eisenbahn auf die Herzoglich Nassauische Regierung

übergehen, so soll nichtsdestoweniger der Betrieb auf jeder der vorstehend unter 1. 2. und 3. bezeichneten Eisenbahnen stets in der Hand Einer Verwaltung vereinigt sein, und es soll beim Mangel einer anderweitigen Einigung der Betrieb auf der kürzeren Strecke immer derjenigen Verwaltung zustehen, welche den Betrieb auf der längeren Strecke führt.

Kommt in diesem Falle eine Einigung über ein Bahngeld oder eine Vergütung für die Betriebsführung nicht zu Stande, so hat die den Betrieb führende Verwaltung den Reinertrag von der fremden Strecke unverkürzt an den Eigenthümer derselben abzuliefern.

Artikel 24.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden spätestens binnen sechs Wochen bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen zu Wiesbaden, den 8. Februar 1860.

Eduard v. Möller. (L. S.)	**Heinrich v. Wintzingerode.** (L. S.)

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden zu Berlin bewirkt worden.

(Nr. 5243.) Privilegium wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Kreis-Obligationen des Lublinitzer Kreises im Betrage von 14,000 Thalern. Vom 28. Mai 1860.

Im Namen Sr. Majestät des Königs.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Prinz von Preußen, Regent.

Nachdem von den Kreisständen des Lublinitzer Kreises auf dem Kreistage vom 15. Februar d. J. beschlossen worden, die zur Ausführung des Baues einer Chaussee von Pawonkau nach Zawadzki zum Anschluß an die Oppeln-Tarnowitzer Chaussee erforderlichen Geldmittel im Wege einer Anleihe zu beschaffen, wollen Wir auf den Antrag der gedachten Kreisstände: zu diesem Zwecke auf jeden Inhaber lautende, mit Zinskupons versehene, Seitens der Gläubiger unkündbare Obligationen zu dem angenommenen Betrage von 14,000 Thalern ausstellen zu dürfen, da sich hiergegen weder im Interesse der Gläubiger noch der Schuldner etwas zu erinnern gefunden hat, in Gemäßheit des §. 2. des Gesetzes vom 17. Juni 1833. zur Ausstellung von Obligationen zum Betrage von 14,000 Thalern, in Buchstaben: vierzehn tausend Thalern, welche in folgenden Apoints:

3,000 Rthlr.	à	1000 Rthlr.
3,500 "	à	500 "
5,000 "	à	100 "
1,500 "	à	50 "
1,000 "	à	25 "
14,000 Rthlr.		

nach dem anliegenden Schema auszufertigen, mit Hülfe einer Kreissteuer mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen und nach der durch das Loos zu bestimmenden Folgeordnung jährlich vom Jahre 1861. ab mit wenigstens jährlich fünf Prozent des Kapitals zu tilgen sind, durch gegenwärtiges Privilegium Unsere landesherrliche Genehmigung mit der rechtlichen Wirkung ertheilen, daß ein jeder Inhaber dieser Obligationen die daraus hervorgehenden Rechte, ohne die Uebertragung des Eigenthums nachweisen zu dürfen, geltend zu machen befugt ist.

Das vorstehende Privilegium, welches Wir vorbehaltlich der Rechte Dritter ertheilen und wodurch für die Befriedigung der Inhaber der Obligationen eine Gewährleistung Seitens des Staates nicht übernommen wird, ist durch die Gesetz-Sammlung zur allgemeinen Kenntniß zu bringen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Baden-Baden, den 28. Mai 1860.

(L. S.) Wilhelm, Prinz von Preußen, Regent.

v. d. Heydt. v. Patow. Gr. v. Schwerin.

Provinz Schlesien, Regierungsbezirk Oppeln.

Obligation
des Lublinitzer Kreises

Littr. ..... № .....

über .... Thaler Preußisch Kurant.

Auf Grund der unterm .... bestätigten Kreistagsbeschlüsse vom 15. Februar 1860. wegen Aufnahme einer Schuld von 14,000 Thalern, bekennt sich die ständische Kommission für den Chausseebau des Lublinitzer Kreises Namens des Kreises durch diese, für jeden Inhaber gültige, Seitens des Gläubigers unkündbare Verschreibung zu einer Schuld von .... Thalern Preußisch Kurant, nach dem Münzfuße von 1857., welche für den Kreis kontrahirt worden und mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen ist.

Die Rückzahlung der ganzen Schuld von 14,000 Rthlrn. geschieht vom Jahre 1861. ab allmälig innerhalb eines Zeitraumes von funfzehn Jahren aus einem zu diesem Behufe gebildeten Tilgungsfonds von wenigstens fünf Prozent jährlich, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Schuldverschreibungen, nach Maaßgabe des genehmigten Tilgungsplanes.

Die Folgeordnung der Einlösung der Schuldverschreibungen wird durch das Loos bestimmt. Die Ausloosung erfolgt vom Jahre 1861. ab in dem Monate .... jedes Jahres. Der Kreis behält sich jedoch das Recht vor, den Tilgungsfonds durch größere Ausloosungen zu verstärken, sowie sämmtliche noch umlaufende Schuldverschreibungen zu kündigen. Die ausgeloosten, sowie die gekündigten Schuldverschreibungen werden unter Bezeichnung ihrer Buchstaben, Nummern und Beträge, sowie des Termins, an welchem die Rückzahlung erfolgen soll, öffentlich bekannt gemacht. Diese Bekanntmachung erfolgt sechs, drei, zwei und Einen Monat vor dem Zahlungstermine in dem Amtsblatte der Königlichen Regierung zu Oppeln, sowie in einer zu Breslau erscheinenden Zeitung.

Bis zu dem Tage, wo solchergestalt das Kapital zurückzuzahlen ist, wird es in halbjährlichen Terminen, in der Zeit vom ..ten .... bis .... und vom ..ten .... bis ...., von heute an gerechnet, mit fünf Prozent jährlich in gleicher Münzsorte mit jenem verzinset.

Die Auszahlung der Zinsen und des Kapitals erfolgt gegen bloße Rückgabe der ausgegebenen Zinskupons, beziehungsweise dieser Schuldverschreibung, bei

bei der Kreis-Kommunalkasse in Lublinitz, und zwar auch in der nach dem Eintritt des Fälligkeitstermins folgenden Zeit.

Mit der zur Empfangnahme des Kapitals präsentirten Schuldverschreibung sind auch die dazu gehörigen Zinskupons der späteren Fälligkeitstermine zurückzuliefern. Für die fehlenden Zinskupons wird der Betrag vom Kapital abgezogen.

Die gekündigten Kapitalbeträge, welche innerhalb dreißig Jahren nach dem Rückzahlungstermine nicht erhoben werden, sowie die innerhalb vier Jahren nicht erhobenen Zinsen, verjähren zu Gunsten des Kreises.

Das Aufgebot und die Amortisation verlorener oder vernichteter Schuldverschreibungen erfolgt nach Vorschrift der Allgemeinen Gerichts-Ordnung Th. I. Tit. 51. §§. 120. seq. bei dem Königlichen Kreisgerichte zu Lublinitz.

Zinskupons können weder aufgeboten, noch amortisirt werden. Doch soll demjenigen, welcher den Verlust von Zinskupons vor Ablauf der vierjährigen Verjährungsfrist bei der Kreisverwaltung anmeldet und den stattgehabten Besitz der Zinskupons durch Vorzeigung der Schuldverschreibung oder sonst in glaubhafter Weise darthut, nach Ablauf der Verjährungsfrist der Betrag der angemeldeten und bis dahin noch nicht vorgekommenen Zinskupons gegen Quittung ausgezahlt werden.

Mit dieser Schuldverschreibung sind zehn halbjährige Zinskupons bis zum Schlusse des Jahres 18.. ausgegeben. Für die weitere Zeit werden Zinskupons auf fünfjährige Perioden ausgegeben.

Die Ausgabe einer neuen Zinskupons-Serie erfolgt bei der Kreis-Kommunalkasse zu Lublinitz gegen Ablieferung des der älteren Zinskupons-Serie beigedruckten Talons. Beim Verluste des Talons erfolgt die Aushändigung der neuen Zinskupons-Serie an den Inhaber der Schuldverschreibung, sofern deren Vorzeigung rechtzeitig geschehen ist.

Zur Sicherheit der hierdurch eingegangenen Verpflichtungen haftet der Kreis mit seinem Vermögen.

Dessen zu Urkunde haben wir diese Ausfertigung unter unserer Unterschrift ertheilt.

Lublinitz, den .. ten .... 18..

Die ständische Kommission für den Chausseebau im Lublinitzer Kreise.

Pro-

Provinz Schlesien, Regierungsbezirk Oppeln.

Zins-Kupon

zu der

Kreis-Obligation des Lublinitzer Kreises

Littr. ..... № .....

über ..... Thaler zu fünf Prozent Zinsen über ..... Thaler ..... Silbergroschen.

Der Inhaber dieses Zinskupons empfängt gegen dessen Rückgabe in der Zeit vom ..ten .... bis .... resp. vom ..ten .... bis .... und späterhin die Zinsen der vorbenannten Kreis-Obligation für das Halbjahr vom .... bis .... mit (in Buchstaben) ..... Thalern ..... Silbergroschen bei der Kreis-Kommunalkasse zu Lublinitz.

Lublinitz, den ..ten .... 18..

Die ständische Kreis-Kommission für den Chausseebau im Lublinitzer Kreise.

Dieser Zins-Kupon ist ungültig, wenn dessen Geldbetrag nicht innerhalb vier Jahren nach der Fälligkeit, vom Schluß des betreffenden Halbjahres an gerechnet, erhoben wird.

Provinz Schlesien, Regierungsbezirk Oppeln.

Talon

zur

Kreis-Obligation des Lublinitzer Kreises.

Der Inhaber dieses Talons empfängt gegen dessen Rückgabe zu der Obligation des Lublinitzer Kreises

Littr. ...... № ...... über ..... Thaler à fünf Prozent Zinsen die ..te Serie Zinskupons für die fünf Jahre 18.. bis 18.. bei der Kreis-Kommunalkasse zu Lublinitz.

Lublinitz, den ..ten .... 18..

Die ständische Kreis-Kommission für den Chausseebau im Lublinitzer Kreise.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).